

SPAIN  
ISSUE #36  
#06 SEASON 3

GENTLEMEN.  
**DRIVE**  
magazine



€ 15 (edición limitada)

HISPANO SUIZA CARMEN // FERRARI 575M VS ASTON MARTIN VANQUISH // DRIVE HISTORY  
FERRARI ROMA // BUGATTI CHIRON SS 300+ // ASTON MARTIN DBX //  
BMW M5 COMPETITION // AUDI E-TRON QUATTRO // ASTON MARTIN DBZ 100  
LE MANS 24H // SALON PRIVE // HAMPTON COURT // PADOVA // DRIVE WATCHES



Audi A la vanguardia de la técnica

# OUTS

## llámalo rebelde,



Nuevo Audi Q3 Sportback de 110 - 169 kW (150 a 230 CV). Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km): 150 a 206 (NEDC: 123 a 174). Consumo (l/100 km): 5,9 a 9,1.

\*Oferta Audi Financial Services calculada para un Audi Q3 Sportback 35 TFSI 110 kW (150 CV) 6 vel. con un contrato de Renting a 36 meses y 30.000 km totales, abonando una cuota mensual de mantenimiento y desgaste, garantía (reparación de averías), seguro a todo riesgo sin franquicia y asistencia en viaje durante el periodo contratado. Para otras versiones y el Modelo visualizado no corresponde con la oferta.



# llámalo pionero.



## Nuevo Audi Q3 Sportback por 295 €/mes\*.

Todos los servicios incluidos.

Outsider, savage, influencer... Es adentrarse en un espacio ampliamente conectado. Con tecnologías de última generación y una oferta de infotainment más atractiva que nunca, el nuevo Audi Q3 Sportback se convierte en un auténtico geek. Geek, adelantado o puedes llamarlo como quieras porque lo importante no es el nombre que le des a cada cosa, sino lo que cada cosa es para ti.

Entrada de 5.854 €, a través de Volkswagen Renting S.A. La cuota y la entrada no incluyen IVA. Cambio de neumáticos no incluido. Incluye todos los servicios en Red Oficial Audi. Equipamientos consulte en su Concesionario Oficial Audi. Oferta válida hasta el 31/12/2019. Audi Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Renting S.A.





## Gentlemen Drive magazine

© GentlemenDrive & © LadiesDrive are  
registered trade marks of ovc-d-sign s.l.

ISSUE 36 (Nov/Dec.2019)

by Oriol Vilanova  
Founder Publisher and Editor in Chief

ARTISTIC DIRECTION, GRAPHIC DESIGN,  
PUBLISHING DESIGN & PHOTOGRAPHY  
ovc-d-sign s.l.  
www.gtcult.com

PUBLISHING HOUSE & PRODUCTION  
ovc-d-sign s.l.  
www.gtcult.com

CONTRIBUTORS OF THIS NUMBER  
Ignacio Sáenz de Cámara, Unai Ona, Carlos Sanz, Liliana  
López, Eric Schigiel, Shawn Till, Salvador Vilanova,  
Ksenia Plotnikova, Dani Vilanova, Pere Vilanova  
PHOTOGRAPHY  
Unai Ona, Carlos Sanz, Cristian Oliva, Liliana López,  
Oriol Vilanova, Sergio Calleja, Aston Martin, Bugatti,  
Ferrari, Porsche, Audi, Mercedes-Benz, Rolex, Patek Phi-  
lippe, IWC, A.Lange & Söhne, MV Agusta, Mini, BMW,  
Bentley, Hispano-Suiza, Lotus, Land Rover, Lambirghini,  
Chronodriver, La Pujada, Escuderia Montjuich archive,  
OVC motorsport & automobile archive.

ADVERTISING & SALES  
For advertising enquiries:  
+34 93 865 0412  
info@gentlemendrive.com

For contract publishing enquiries:  
info@gentlemendrive.com  
+34 93 8650412  
+34 667 674 679

SUBSCRIPTIONS  
For subscription enquiries:  
+34 93 865 0412  
www.gentlemendrive.com  
info@gentlemendrive.com

PRINT & PREPRESS  
www.gtcult.com

www.gentlemendrive.com



Copyright:  
OVC-D-SIGN, GENTLEMENDRIVE  
& GTCULT

Whilst every care has been taken to  
ensure that the data in this publication  
is accurate, neither the publisher nor  
Ovc-d-sign sl nor any of its subsidiary  
or affiliated companies can accept, and  
hereby disclaim, any liability to any party  
to loss or damage caused by errors  
or omissions resulting from negligence,  
accident or any other cause.

All rights reserved. No part of this pub-  
lication may be reproduced, stored in  
any retrieval system, or transmitted  
in any form - electronic, mechanical,  
photocopying, recording or otherwise -  
without prior written permission of the  
publisher. Information correct at time  
of going to press. Views expressed are  
not necessarily those of the publisher or  
Ovc-d-sign sl or any of its subsidiary or  
affiliated companies. Every effort has  
been made to trace the copyright holders  
of material used in this publication.  
If any copyright holder has been over-  
looked, we should be pleased to make  
any necessary arrangements.



We love to produce always our own con-  
tents, even we produce some for other  
magazines, books and publications. If  
you are interested in our work please  
contact us:

contact@gtcult.com

Publisher note:  
"To my beloved Godfather,  
"Ponclu Salvador"

© all rights reserved

B-45361-2009  
ISSN - 2013-6382 (printed)  
ISSN - 2013-8091 (digital)

\*Ortografia libre, nos gusta la velocidad ;)

Fe de erratas: las fotografías del artículo sobre la F1 del nú-  
mero #35 eran de Oriol Vilanova y no de Keith Blumel tal y  
como apareció impreso.





# MICHAEL SCHUMACHER

*“Once something is a passion, the motivation is there”*





*let's.....***DRIVE!**





# CONTENTS#36

## EDITORIAL36<sup>(9)</sup>

## DRIVENEWS<sup>(10/11)</sup>

*Aston Martin DBX (12/13)*  
*Ferrari Roma (14/15)*

## BESTDRIVE

*Bugatti Chiron SS 300+ (16/17)*  
*AM DBZ 100 (18/19)*

## DRIVEHISTORY<sup>(20/23)</sup>

## TESTDRIVE

*Hispano Suiza Carmen (24/35)*

*Front Engine V12 (36/45)*

## CLASSICDRIVE

## TESTDRIVE

*Audi e-tron quattro® (46/53)*

## DRIVEWATCHES<sup>(54/55)</sup>

*Le Mans 24h (56/61)*

## DRIVEEVENTS

## DRIVEBIKES<sup>(62/63)</sup>

## WEEKLYDRIVE

*BMW M5 Competition (64/69)*

## DRIVESHOPPING<sup>(70/71)</sup>

*Salon Prive (72/73)*  
*Hampton Court (74/75)*

## DRIVEEVENTS

*Padova (76/77)*



# YOUR BRAND ON POLE POSITION



STORYTELLING & DESIGN CONSULTANCY



[CONTACT@GTCULT.COM](mailto:CONTACT@GTCULT.COM)



# EDITORIAL #36



*José M<sup>a</sup> Calonge Monegal behind the wheel of his grandpa's  
(José Monegal Nogués) Hispano Suiza circa 1905-6*

## **Gentlemen Drive Magazine “Cosas de Familia”**

*Para muchos de nosotros, hay marcas de automóviles que tienen un significado especial. Algunas de ellas transmiten una serie de valores en los que nos podemos sentir representados, otras simplemente nos apasionan porque las consideramos inalcanzables. Y también hay aquellas en los que nos une un vínculo familiar.*

*Para mí, la Hispano Suiza es una de ellas. El bisabuelo de mi madre fue uno de los primeros clientes de la marca en Barcelona. José Monegal y Nogués fue un industrial textil de éxito, co fundador de la La Caixa de Pensions, presidente de la Camara de Comercio de Barcelona (1902-1908) y también alcalde de Barcelona en 1903 y Senador por la misma ciudad entre 1905 y 1907. En 1909, el rey Alfonso XIII; otro ilustre nombre intimamente relacionado con Hispano Suiza, lo nombró Senador Vitalicio ejerciendo como tal hasta 1923.*

*Hoy en día aún conservamos en casa fotografías de época de alguno de esos fantásticos vehículos con mi abuelo, siendo un niño, detrás del volante.*

*Mi padre y mi tío empezaron a coleccionar automóviles clásicos a finales de los años 70, por lo que puedo afirmar que he vivido toda mi vida rodeado de historia en cuatro ruedas. Entre sus marcas favoritas estaba la Hispano Suiza de los que llegaron a tener 3 fantásticos ejemplares que usaban a menudo en distintos Rallyes. Seguramente fue también un Hispano Suiza el primer coche clásico que conducí cuando me saqué el carnet. Fue en el Rallye Barcelona-Sitges al volante de un Hispano Suiza 16 hp con el que conseguí ganar el trofeo de la marca durante dos años consecutivos. Recuerdo que mi padre, pudiendo escoger entre marcas tan emblemáticas como Rolls-Royce, Bugatti o Hispano Suiza no dudaba a la hora de decidir su montura para un Rallye largo; “con la fiabilidad del Hispano uno conduce mucho más tranquilo”.*

*Pero el vínculo no acaba aquí; Hispano Suiza relanzó la marca con la presentación del hypercar eléctrico Carmen durante el pasado Salón de Ginebra; precisamente el mismo día que nacía mi primer hijo. ¿Casualidad?*

*Oriol Vilanova i Calonge (@gentlemendrive)*





## **Tesla Cybertruck**

*Seguramente el coche que más páginas ha llenado este 2019. Analizando el vehículo más allá que su diseño, el marketing disruptivo de Elon Musk ha vuelto a ser brillante en un momento en qué Tesla se sentía amenazada por marcas consolidadas.*

## **Audi RS6 Avant**

*Audi renueva uno de sus modelos más emblemáticos; el RS6 Avant. Un automóvil para “connoisseurs” que une deportividad y versatilidad como ninguno. Con 600 CV y una estética aún más agresiva va a seguir en el “wishlist” de muchos de nosotros.*

## **Bugatti Chiron Noire**

*Bugatti presenta dos nuevas versiones del Chiron inspiradas en la “Voiture Noire” presentada en Salón de Ginebra de este año. Se trata del “Chiron Noire Sportive” con una carrocería de carbono en acabado mate y la “Chiron Noire Elegance” con una carrocería también en carbono vista pero en acabado brillante. En total se fabricarán 20 unidades con un precio de venta neto de 3 millones de euros.*



### **Ferrari Roma**

*El nuevo Ferrari Roma es un coupé de diseño atemporal, proporciones armónicas y volúmenes puros, limpios y elegantes. Un guiño a las berlinettas con motor central de los años 50 y 60 interpretado con un diseño extremadamente moderno pero sin estridencias. Equipa un motor V8 de 620 CV que garantiza un rendimiento superlativo y una experiencia de conducción única.*



### **Aston Martin DBS Superleggera Concorde**

*Pocos aviones de la era del jet son más reconocibles al instante, o más recordados con cariño, que el mundialmente conocido Concorde. Ahora, 50 años después de su primer vuelo, este avión de pasajeros supersónico, creado en una pieza única de cooperación anglo-francesa, es la inspiración para el último miembro de la muy deseable serie Aston Martin Wings.*



### **Audi RSQ8**

*Parece que al Laborghini Urus le ha aparecido un rival y además es primo hermano suyo. El nuevo Audi RSQ8 es un SUV de armas tomar con un motor V8 twin turbo de 4 litros y casi 600 CV de potencia y una asombrosa aceleración de 0 a 200 Km/h tan sólo 0.9 segundos más lento que la del Laborghini.*









## Aston Martin DBX

*El DBX marca una nueva era en la apuesta de Aston Martin por ofrecer un rendimiento, un estilo y una funcionalidad excepcionales en un sector que hasta ahora no había sido explorado por el fabricante de fama mundial. Aportando tanto la versatilidad como la comodidad esperada de un SUV de lujo con niveles de rendimiento de coche deportivo, DBX fija un nuevo nivel en este sector.*

*Utilizando aluminio laminado, un método de construcción que Aston Martin ha perfeccionado con el desarrollo de sus coches deportivos, la estructura de la carrocería es muy ligera e increíblemente rígida, lo que ayuda a conseguir un peso total en vacío de 2.245 kg. Desde su origen, fue diseñado para permitir el máximo espacio en la cabina, poniendo un énfasis especial en el refinamiento y la amplitud de su clase tanto para los pasajeros delanteros como para los traseros. Mientras tanto, la excepcional resistencia inherente al diseño de la nueva plataforma también ha permitido a DBX lograr una dinámica excepcional tanto en carretera como fuera de ella.*

*La suspensión neumática adaptable de triple volumen se ha combinado con el último sistema de control eléctrico antirrobo de 48v (eARC) y los amortiguadores electrónicos adaptables para proporcionar al nuevo SUV una enorme variedad de posibilidades.*

*Con una nueva versión del característico motor V8 de 4 litros y doble turbocompresor que se encuentra en el DB11 y en el Vantage, el DBX ofrece una impresionante potencia de 550 CV y 700 NM de par, cuidadosamente ajustado para satisfacer las necesidades específicas de este modelo.*

*El primer modelo de 5 plazas de Aston Martin no sólo es extremadamente polifacético por todo tipo de terrenos, sino que también es extremadamente adaptable los distintos estilos de vida y a las necesidades de los propietarios. Diseñado para satisfacer las necesidades de todos sus usuarios, tanto hombres como mujeres, bajo un conjunto de requisitos increíblemente amplio.*







# ROMA

## Ferrari Roma

*El nuevo cupé 2+ con motor central delantero de la Casa di Maranello se caracteriza por un diseño atemporal, un marcado refinamiento y una excelente capacidad de conducción y rendimiento.*

*El Ferrari Roma no solo es de hecho un verdadero ícono del diseño italiano, sino que además asegura un rendimiento de primera clase gracias a su motor turbo V8 perteneciente a la familia ganadora consecutivamente del premio Engine of the Year (Motor del Año) durante los últimos 4 años. El motor de 620 CV a 7.500 rpm. se combina con la nueva caja de cambios de doble embrague y 8 velocidades, presentada por primera vez en el SF90 Stradale.*

*Gracias a su estilo inconfundible, el automóvil reinterpreta en clave contemporánea el estilo de vida de la ciudad de Roma, típico de los años 50-60, caracterizado por la ligereza y el placer de vivir. El Ferrari Roma, ícono representativo de la*

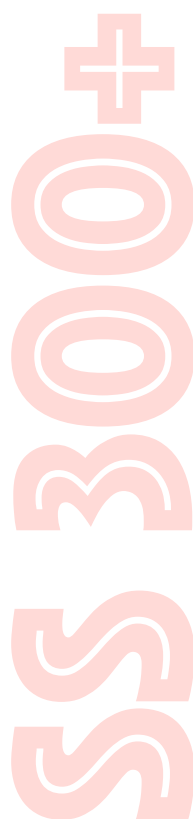
*elegancia y el refinamiento de ese período extraordinario, es el automóvil ideal para disfrutar mejor de la Nueva Dolce Vita.*

*Estilísticamente, el Ferrari Roma se caracteriza por formas limpias y simbióticas. Sus proporciones maravillosamente armoniosas y sus volúmenes equilibrados, elegantemente puros, están muy en línea con la tradición de la gran gira Ferrari con motor central delantero, de la cual el 250 GT Berlinetta lusso y el 250 GT 2 + 2 son los ejemplos más emblemáticos, y de los cuales el automóvil toma su inspiración. Representa un lenguaje de diseño extremadamente moderno que subraya su estilo auténtico y refinado. Al mismo tiempo, sus líneas elegantes conservan la vocación deportiva compartida por todos los Ferrari.*









### **Bugatti Chiron Super Sport 300+**

*La edición especial Chiron Super Sport 300+, limitada a 30 unidades, se basa visualmente en el automóvil del récord. Hace unas semanas, se convirtió en el primer automóvil de producción en serie en romper la barrera mágica de 300 millas por hora. Alcanzando una velocidad de exactamente 304.773 mph (490.484 km / h), ahora es el auto hiperdeportivo de producción más rápido de la historia. Pero no solo eso: con una potencia de 1.176 kW / 1.600 hp, el Chiron Super Sport 300+ supera al Chiron en 100 hp.*

*El Chiron Super Sport 300+ es visualmente distinto del Chiron, en particular debido a su cuerpo extendido y aerodinámicamente optimizado, que está diseñado para viajar a velocidades extremadamente altas más allá de 420 km / h. Las cortinas de aire instaladas en las esquinas delanteras del automóvil guían el exceso de presión que se desarrolla en las entradas de aire delanteras hacia los lados del automóvil hiperdeportivo. Al mismo tiempo, las salidas de aire en el arco*

*de la rueda y directamente detrás de las ruedas delanteras disipan el exceso de presión del arco de la rueda, creando una ligera elevación negativa en la parte delantera para reducir la resistencia al aire. Las modificaciones también son muy prominentes en la parte trasera. El extremo trasero más largo, el llamado Longtail, permite que el flujo laminar pase sobre el vehículo durante más tiempo para reducir así la pérdida aerodinámica en más del 40 por ciento. Gracias a una configuración modificada del tubo de escape, el difusor en el centro del extremo trasero casi puede generar una cantidad suficiente de elevación negativa por sí mismo, lo que significa que el ala puede, por consiguiente, permanecer retraído en el modo de velocidad máxima. Como resultado, el “drag” en la parte trasera se ha mejorado aún más, ya que la elevación negativa generada por las alas y los spoilers contribuiría al “drag”.*







DBZ 100

### **Aston Martin DBZ Centenary Collection**

*Parece que la exclusividad no tiene límite cuando se une el binomio Aston Martin y Zagato. La célebre firma italiana de diseño de automóviles que celebra su 100 aniversario este año ha creado una serie especial de 2 vehículos para celebrar el hito.*

*Sólo se fabricaran 19 DBZ Centenary Collection con un precio de £ 6 millones, más impuestos, el Aston Martin DB4 GT Zagato Continuation y el DBS GT Zagato representan los nuevos autos deportivos más valiosos contruidos por Aston Martin, ya que el fabricante de automóviles británico de lujo celebra su larga asociación con el mundialmente famoso carrocerero italiano Zagato.*

*Uniendo pasado y presente, y con una atención al detalle sublime, ambos vehículos son un claro homenaje a la excelencia de las dos firmas. Un binomio que se ha convertido todos los modelos de su asociación en auténticos vehículos de colección.*

*El DB4 GT Zagato Continuation celebra la historia de uno de los modelos GT de competición más bellos jamás contruidos, mientras que el DBS GT Zagato presenta un actual y potente V12 de 5,2 litros turboalimentado que genera 760 CV de potencia.*





**Ferdinand de Vizcaya - Bugatti Type 35 - 1925 Targa Florio**

El empresario siciliano Vincenzo Florio estableció su propia carrera en las carreteras de su propiedad familiar en la región de Madonie. Entre 1906 y 1977, la importancia de la prueba fue de carácter internacional y los ganadores de esta carrera podrían anunciar con orgullo su victoria. Por esta razón, todos los fabricantes importantes de autos deportivos enviaron sus vehículos a Sicilia. Entre 1925 y 1929 Bugatti dominó la carrera con el Tipo 35.

En 1925, Ettore Bugatti envió su nuevo auto de carreras T35 a Sicilia para probarlo en las condiciones más difíciles, pero también para exhibirlo de manera efectiva al público. Bartolomeo "Meo" Costantini y los dos hermanos Vizcaya estaban al volante del Bugattis. Su misión: coronar al Tipo 35 como el ganador en el primer intento. A lo largo del primer tercio de la carrera, los vehículos Peugeot estuvieron a la cabeza. Sin embargo, la consistencia y la paciencia son cruciales en las

carreras de larga distancia. Luego de que el líder de la carrera, Christian Dauvergne, sufriera un accidente, su compañero de equipo Louis Wagner se detuvo para ayudarlo. En los dos tercios restantes de la carrera, Meo Costantini corrió hacia la primera victoria para Bugatti con una velocidad promedio de 71.6 km / h, mientras que Pierre de Vizcaya acabó cuarto y su hermano Ferdinand (en la foto y con el dorsal #10) tuvo que abandonar por problemas en la caja del cigueñal.





**Copa George Boillot 1922 - Hispano Suiza H6** (photo: © Bibliotheque Nationale de France)

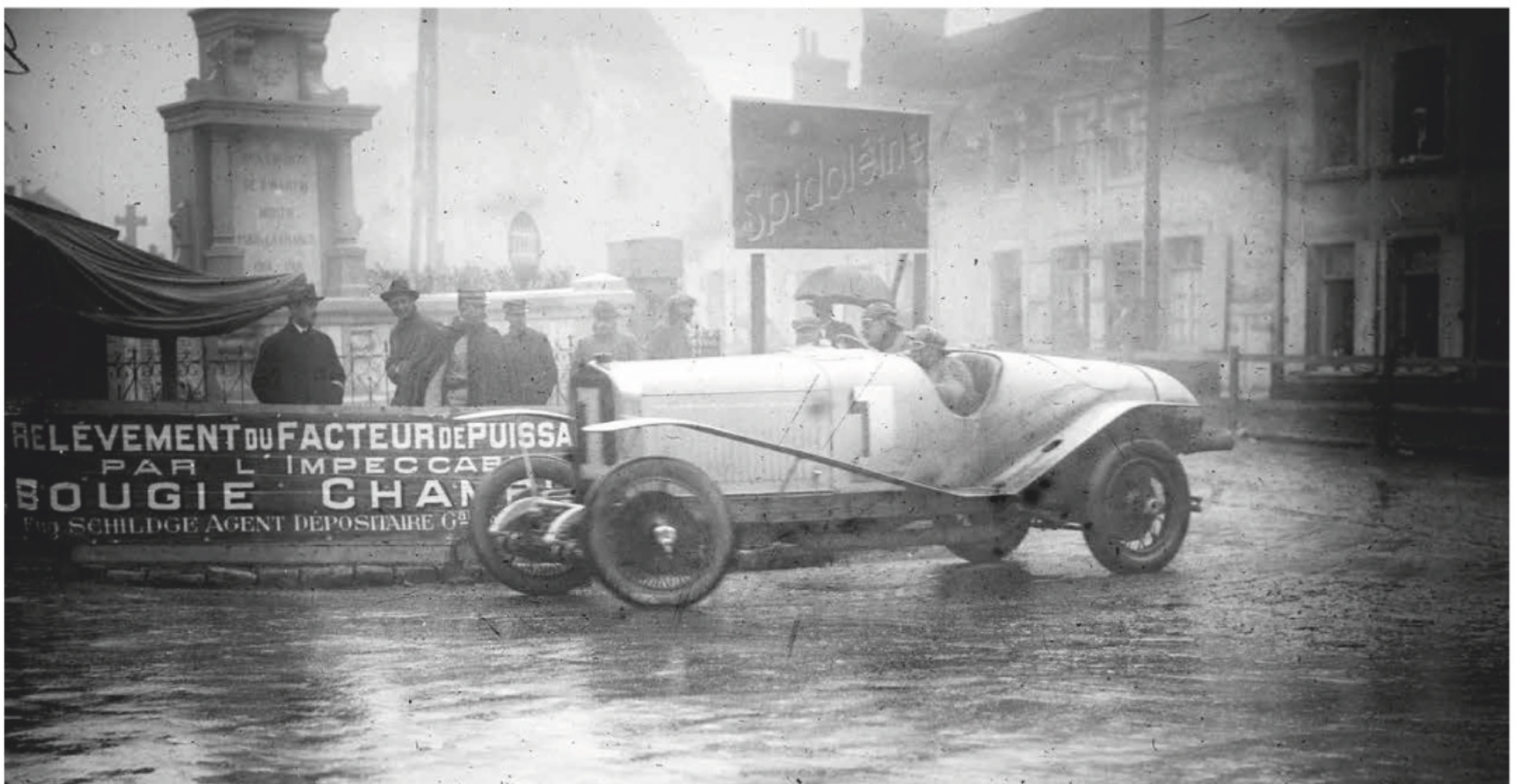
El nombre Boulogne acuñado a toda una serie de vehículos de tipo más deportivo de la marca Hispano Suiza tiene su origen en la Copa George Boillot de 1922; una competición automovilística celebrada en la localidad francesa de Boulogne. Un año antes, en 1921, André Dubonnet se proclamó vencedor en la misma competición y debido a la repercusión mediática que tuvo, la sucursal francesa de la Hispano Suiza decidió apoyar sus aventuras deportivas e incluso atender a las sugerencias de su piloto para mejorar las prestaciones de sus automóviles. El departamento técnico de la fábrica Hispano Suiza de Bois-Colombes trabajó a fondo para mejorar el motor aumentando el diámetro de los pistones, subiendo su cilindrada e incrementando la compresión. También para mejorar el reparto de pesos desplazaron el conjunto motor y cambio situándolo justo detrás de eje delantero. A la vez, el chasis se acortó y se incorporó un gran depósito de combustible de 200 litros mejorando su autonomía pero también para llegar a los

1800 kg mínimos exigidos por reglamento. También incorporaron unos nuevos bujes de tuercas rápidas así como una nueva clase de llantas y neumáticos que mejoraban tanto la fiabilidad como la seguridad en altas velocidades.

Con estas especificaciones se construyeron 5 unidades (por eso sólo vamos a fabricar 5 unidades de la versión Boulogne del Hispano Suiza Carmen) con los números de chasis 10.461, 10.462, 10.463, 10.464, 10.465.

Cuatro de ellos fueron inscritos oficialmente por Hispano Suiza para la Copa Boillot en Boulogne de 1922. Inicialmente los pilotos fueron Paul Dubonnet (hermano de André), Robert Masse, Maurice Becquet y André Dubonnet. Sin embargo en los entrenamientos sólo estuvieron los hermanos Dubonnet. La estética de los vehículos cumplía todos los cánones de los coches de carreras de la época, carrocería husiforme y cola





**Copa George Boillot 1922 - Hispano Suiza H6** (photo: © Bibliothèque Nationale de France)

bordino. También incorporaban unos funcionales guardabarros que fueron de vital utilidad durante una carrera que fue de todo menos tranquila.

A última hora se anunció que el Hispano Suiza inscrito por Paul Dubonnet con el número #1 sería conducido por el veterano piloto Paul Bablot; que además era el representante de la marca en Marsella. Era un piloto muy popular ya que había cosechado numerosos triunfos durante su carrera deportiva. El 30 de Julio de 1922, el día de la carrera amaneció lluvioso y con una intensa niebla que hacía imposible el desarrollo de la prueba por culpa de la escasa visibilidad. Los organizadores decidieron retrasar la salida una hora pero no cancelar la carrera aunque las condiciones eran totalmente adversas. Muchos corredores desisten pero a las 9h el Hispano Suiza de Paul Bablot arranca luciendo el dorsal #1. Le siguen los 6 vehículos más que parten en intervalos de 2 minutos. A parte de los dos Hispano Suiza, salen un Ballot, dos Chenard- Walker y dos La Ponette.

La batalla en la pista es épica, y los pilotos tienen que lidiar con unas circunstancias totalmente adversas fruto del agua, el barro y la niebla aunque las velocidades medias superan los cien kilómetros por hora. No obstante pocos pilotos se salvan de las averías o los accidentes. André Dubonnet se estrelló con un árbol mientras pilotaba en las primeras posiciones. También el Ballot de D'Espel chocó contra un muro destrozando el vehículo aunque ambos accidentes no acusaron gravedad alguna para los pilotos.

Al final, la experiencia de Paul Bablot se impuso completando las 10 vueltas reglamentarias en 3h y 36 minutos a

una velocidad media de 103,7 km/h. Detrás suyo sólo pudo terminar un vehículo. El Chenard Walker de André Lagache que completó las 10 vueltas en 4h y 55 minutos. La victoria de Hispano Suiza y Paul Bablot fue incontestable.

La prensa de la época se hizo eco de la gran efeméride y el gran Faroux uno de los grandes periodistas deportivos de aquellos tiempos escribía:

“Por segunda vez consecutiva Hispano Suiza gana la Copa Boillot sobre el circuito de Boulogne-sur-Mer” e hacía hincapié en la dureza de la carrera y sus condiciones extremas mineras que ensalzaba la osadía del veterano piloto haciendo volar su Hispano Suiza a velocidades superiores a los 170 km/h así como la tecnología y fiabilidad de su bólido. “Al abrir el capó del coche de Bablot después de la carrera, no había ni una gota de aceite, parecía el motor de un coche que iba a partir para el Salón”. (revista L'Auto 31 Julio de 1922).

Después de la victoria en la Copa Boillot, las versiones deportivas del modelo H6 despertaron la mucha admiración entre los clientes y los aficionados de la marca y muchos solicitaron coches iguales a los que habían corrido en Boulogne. Así pues la marca se planteó su producción comercial construyendo una primera serie de 25 unidades. Así comenzó la saga de un modelo que llegó a alcanzar un gran renombre dentro de la historia de Hispano Suiza; ya bajo la denominación oficial “Tipo Boulogne”.





## TPB tech©: THE FIRST WORKTOP YOU CAN COOK ON



**TPB tech®** is the result of the **TPB – TOP PORZELANIK BARCELONA®** worktops evolution.

**TPB tech®**, the worktop where the classic glass of the hob disappears unifying both zones of working and cooking. The first worktop you can cook on.



*test***DRIVE**

---

-24-

GENTLEMEN'DRIVE

# *Hispano* **Suiza** *Carmen*

---

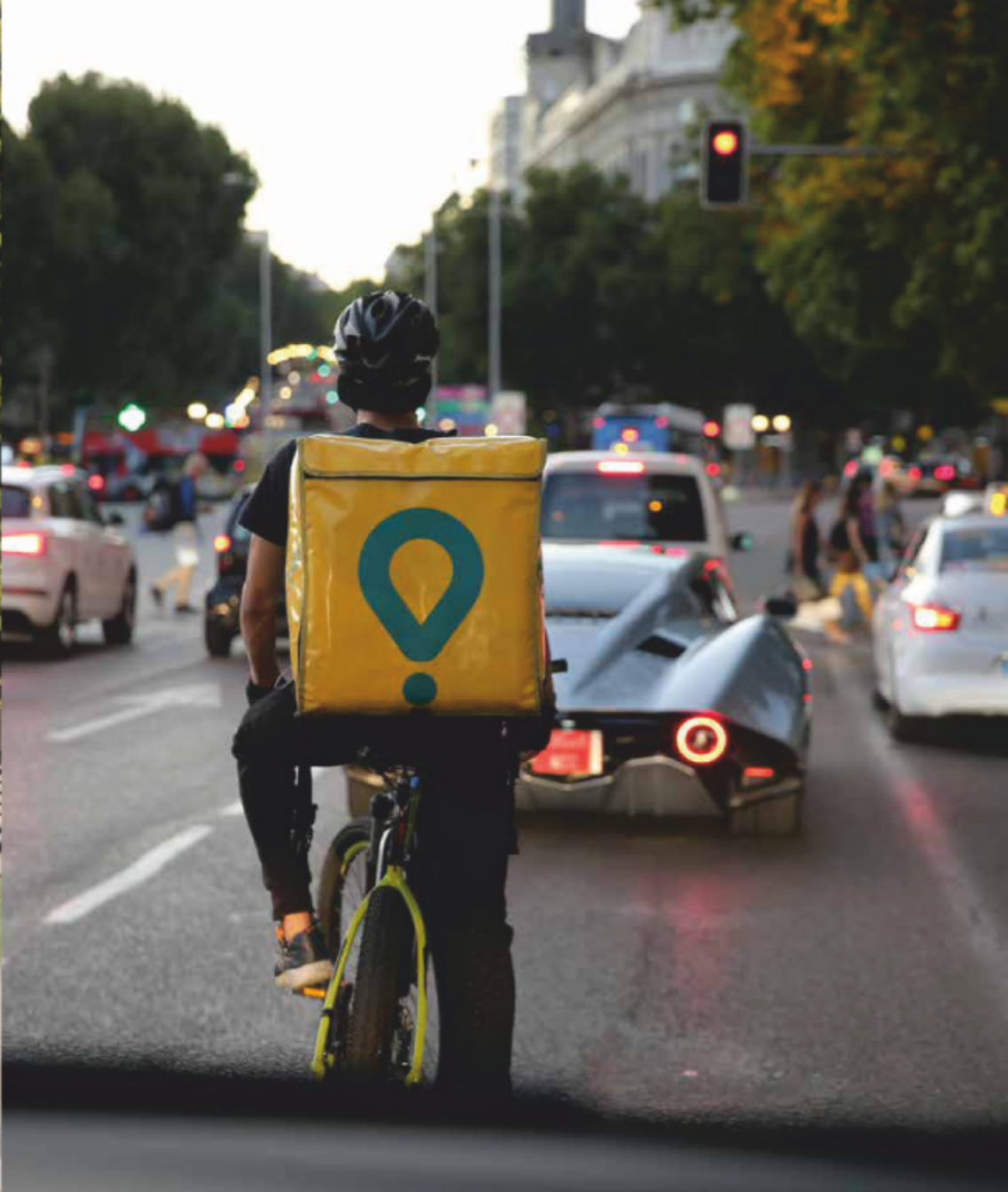
*text y fotos: Oriol Vilanova*

*El primer Hyper Car Eléctrico ya rueda por nuestras calles*









**“el HISPANO SUIZA CARMEN  
causó sensación por las calles  
de MADRID”**





## Renacimiento

*Aunque en Gentlemen Drive seamos más de V12, V8 y motores de 6 cilindros con cierta musicalidad; hay vehículos eléctricos que también nos cautivan. Fuimos de los primeros en probar un Tesla Roadster en 2009 cuando ni siquiera la marca ni su fundador estaban en boca de todos. También vimos nacer al Rimac Model One cuando una intrépida pareja croata lo presentaron en Villa d'Este en 2012. Seguramente también fuimos los primeros en acabar encima de una grúa con un BMW i3 para completar los 500 metros que nos faltaban para llegar a casa y la autonomía y las baterías dijeron basta. O sea que cierta experiencia en autos eléctricos tenemos por lo que nos permitimos hablar de ellos con cierto criterio aunque como sabéis no son el “core business” de nuestra revista.*

*El pasado mes de Marzo durante el Salón de Ginebra nos sorprendió la noticia del resurgir de una de las marcas más*



*emblemáticas de nuestro automovilismo. Sin duda la Hispano Suiza fue una marca de referencia en su época. Un visionario industrial barcelonés (Damián Mateu) y un genio suizo de la ingeniería (Mark Birkigt) unieron esfuerzos para crear lo que en el tiempo se convirtió en la marca de automóviles de referencia. Su apuesta por la competición inicial sirvió para que su avanzada tecnología fuera la más fiable y poco a poco, sus niveles de sofisticación y exclusividad la convirtieron en la marca preferida de la clientela más selecta. Incluso otras marcas como Rolls-Royce utilizaban patentes de la Hispano para dotar a sus automóviles de la tecnología más puntera no tan sólo en motores sino también en suspensiones y sistemas de frenada. Durante muchos años fue la punta de lanza de la industrialización de España y la marca europea con más caché y más apreciada en otros continentes como el americano donde incluso humilló en competición y en su propio terreno a marcas tan míticas como la propia Stutz.*













*La estética del Hispano Suiza Carmen no  
deja indiferente a nadie. Y es que en  
Hispano Suiza no hay miedo en arriesgar, es  
una apuesta firme y premeditada a la  
exclusividad y a la tecnología de vanguardia.*







**“*cualquiera* que entienda un poco de automóviles sabrá que HISPANO SUIZA siempre ha estado entre las más grandes”**

GENTLEDRIVE

-31-

*Cualquiera que entienda un poco de automóviles sabrá que Hispano Suiza siempre ha estado entre las más grandes. Así pues vivimos intrigados la noticia de su renacer.*

*Cuando se desveló el Carmen, no nos dejó indiferentes. La apuesta era firme. Osada y valiente. Su diseño no era para nada “mainstream” sino que inspirándose en uno de los modelos más icónicos de la marca; el Dubonnet Xenia de 1938, quería romper la monotonía actual de los hyper cars con una estética iconoclasta y retro-futurista llena de interesantes detalles y referencias pero con unos volúmenes extremadamente sensuales.*

*También discrepé con muchos de mis colegas sobre la tecnología eléctrica. Los más románticos echaron en falta los grandilocuentes motores de combustión que habían hecho famosa a la marca de la cigüeña. Pero esencialmente; el ADN de la marca era*





*“pasión,* **HISTORIA** y  
tecnología de vanguardia  
definen al nuevo Carmen”









*Hispano Suiza vuelve a liderar el sector de los hyper cars eléctricos con una tecnología de vanguardia que proviene directamente de la Fórmula E y la experiencia de su partner tecnológico QEVTech en electromovilidad.*







En las calles de Madrid, el Hispano Suiza Carmen destaca por encima de todos



Engine:

**Electric**  
RWD



Power:

**750 kW**  
1019 PS



Range:

**400 km**



0-100 km/h:

**2,9 s**



Speed:

**250 km/h**  
limited

**“e/ADN  
de HISPANO SUIZA  
se caracteriza por  
usar tecnología de  
vanguardia”**

otro. La Hispano Suiza siempre se caracterizó por usar tecnología de vanguardia, y hoy en día la vanguardia (nos guste o no) es eléctrica. Además; Hispano Suiza no está sola en esta apuesta. Marcas como la recién creada Pininfarina Automobili (actualmente propiedad de Mahindra) o Lotus apuestan también por el concepto del hyper car eléctrico. Incluso Rimac o la japonesa Spark continúan como actores en este escenario. Y es bueno que hayan más “players” en este segmento ya que entre todos están cambiando el “mindset” de muchos coleccionistas que poco a poco ven como una oportunidad el ser los primeros en apostar por este tipo de vehículos. No obstante, y gracias al “expertise” de su partner tecnológico QEV Technologies y la enorme experiencia en la FIA Fórmula E; Hispano Suiza vuelve a liderar el sector más premium de los automóviles eléctricos, siendo a día de hoy, el único hyper car de estas características capaz de rodar satisfactoriamente tanto por las calles de nuestras ciudades como por los circuitos más exigentes.





# *classic***DRIVE**





---

*front engine*  
**V12**

## ***Aston Martin Vanquish vs Ferrari 575M Maranello***

---

*Texto: Ignacio Sáenz de Cámara Fotos: Unai Ona y Carlos Sanz Agradecimientos: Gevicar*














**Del Aston Martin Vanquish V12 sólo se fabricaron 1492 unidades entre 2001 y 2005**

	<b>Engine:</b>		<b>Power:</b>		<b>Torque:</b>		<b>0-100 km/h:</b>		<b>Speed:</b>
	<b>V12</b>		<b>466 Cv</b>		<b>542 Nm</b>		<b>4,8 s.</b>		<b>306 km/h</b>
	5935 c.c.		@6500 rpm						

Avanzada la última década del siglo pasado, quedaba lejos la Crisis del Petróleo y los fabricantes más refinados se atrevían a crear potentes superdeportivos dotados de plantas motrices de 12 cilindros. En el caso de Aston Martin, la firma de Newport Pagnell desarrollaba un biplaza, que iba a estar provisto del V12 de 5,9 litros y alimentado por inyección electrónica, estrenado en 1999 en el Aston Martin DB7 Vantage. Sin embargo, los 420 CV que rendía en el DB7 ascendieron hasta 457 en el Vanquish, cuya carrocería monocasco tiene un coeficiente Cx de 0,33 y estaba elaborada con aluminio y fibra de carbono para evitar un peso excesivo.

Mientras tanto, la compañía con sede en Módena había lanzado en 1996 un extraordinario coupé diseñado por Pininfarina, el Ferrari 550 Maranello. Su motor V12 de aleación ligera y 5,5 litros conseguía 485 CV gracias a la inyección electrónica Bosch Motronic, una generosa caballería que le permitía llegar a los 320 km/h. En cambio, la sucesiva aparición de nuevos deportivos de prestaciones elevadas obligó a perfilar un futuro Maranello más evolucionado. De ese modo, en 2002 veía la luz el Ferrari 575 M Maranello, que con el aumento de cilindrada a 5.748 cc pasaba a rendir 515 CV. Además, esta nueva versión nacía desde la conciencia de que no todos los clientes poseían unas dotes excepcionales de conducción, motivo de que la nueva variante añadiese en opción el cambio F1 con dos pulsadores junto al aro del volante, que realizan el paso perfecto de una marcha a otra en 15 centésimas de segundo. Igualmente, en el

575 M Maranello se efectuaron modificaciones que afectaron a los faros delanteros, una calandra que creció en superficie y sendas tomas de aire en la zona baja del paragolpes anterior. Al contemplarlos de frente, en el Vanquish despunta la rejilla característica de la marca británica, que comparte la ventilación del V12 con otra abertura debajo de la placa de matrícula y dos salidas de aire en el capó. También se hacen notar los dos conjuntos de iluminación, el superior formado por los dobles faros de óptica elipsoidal y el inferior que engloba los intermitentes y los antinieblas. Por su parte, el semblante del 575 Maranello es más afilado, con su entrada principal de aire situada en el propio paragolpes y ornamentada con el legendario cavallino rampante. A su vez, engloba los faros de Xenon y las distintas luces dentro del mismo grupo lumínico, en tanto que la toma central de aire que preside el capó le confiere un acentuado carácter deportivo. Y cuando los miramos de perfil, en la silueta curvilínea del Ferrari sobresalen las preciosas llantas de cinco brazos y 18 pulgadas de diámetro, así como las dos branquias en las aletas delanteras que nos evocan las tres que tenían los Ferrari GTO de 1962. En este sentido, al Vanquish se le ve más alto y con menor superficie acristalada, calzado sobre sus llamativas llantas de 19 pulgadas y con una toma lateral de aire semejante a la que hace seis décadas utilizaban los Aston Martin DB4. Curiosamente, ambos coinciden en tener unos pasos de ruedas traseros voluminosos, cuyos trazos nacen y se insinúan ya desde la propia puerta.














-41-

*“gozan de UNAS  
PRESTACIONES  
políticamente incorrectas”*





**Del Ferrari 575M Maranello sólo se fabricaron 2056 ejemplares entre los años 2001 y 2006.**

 <b>Engine:</b>	 <b>Power:</b>	 <b>Torque:</b>	 <b>0-100 km/h:</b>	 <b>Speed:</b>
<b>V12</b> 5748 c.c.	<b>515 Cv</b> @7250 rpm	<b>588 Nm</b>	<b>4,25 s.</b>	<b>325 km/h</b>

Por lo que respecta a sus respectivas zagas, el Vanquish juega la baza de una discreción no exenta de clase. Y es que sólo se detecta el escudo inmemorial de Aston Martin, instalado sobre una franja horizontal cromada y sin una moldura que señale ante qué modelo estamos. Y algo parecido ocurre en el Ferrari, si bien los dobles grupos ópticos circulares, las salidas de los cuatro tubos de escape y la figura cromada del célebre caballito dejan bien claro a qué marca pertenece.

Abrimos los capós por sana curiosidad, que en ambos quedan sujetos por amortiguadores y dejan a la vista los dos V12. En el vano motor del Vanquish llaman la atención la barra transversal de fibra de carbono, para incrementar la rigidez, y una placa en la que junto a la expresión "Handbuilt in England" figura el nombre del encargado de la inspección final. En cambio, el Ferrari carece de refuerzos visibles y hace notar la simetría perfecta que forman las dos bancadas y sus componentes auxiliares. Estos dos ejemplares pertenecen a la compañía Drive Management S.L., que los cede en alquiler para su empleo en publicidad. Tanto el acceso al puesto de conducción del Vanquish como al del Maranello precisan agilidad, dada la escasa altura de la carrocería, que compensan con unos asientos de cuero impecablemente rematados y regulables eléctricamente hasta dar con la postura ideal. En el deportivo inglés, la piel negra se alterna con piezas de tono gris metálico en el volante y en el conjunto del habitáculo, en contrapunto con las tres esferas de la instrumentación de color crema, formadas por un cuentavueeltas, un

velocímetro graduado hasta 320 km/h, el nivel de gasolina en el depósito y el termómetro de líquido refrigerante.

Aunque en el Ferrari también hay algunos componentes de metal plateado, el color gris oscuro predomina en el interior, con la excepción obvia del contorno amarillo que rodea al cavallino en el núcleo del volante. En el cuadro de instrumentación, el reloj central y de mayor diámetro corresponde al cuentavueeltas, cuya zona roja comienza en 7.750 rpm, quedando a su derecha un velocímetro graduado hasta 340 km/h. Completan el tablero un manómetro de aceite y los termómetros del líquido refrigerante y del aceite.

Pulsar el botón de arranque sirve en los dos para que comience a sonar en el Vanquish un bordoneo grave, que convive con el ralentí algo más agudo del Maranello. Pasados cinco minutos, iniciamos el recorrido en una carretera local de mínimo tráfico, con la tranquilidad de que sendos coupés incluyen en su equipamiento un sistema electrónico de control de tracción, que preferimos mantener activado para cuidar los neumáticos y evitar que se nos desboquen los caballos. Al volante del Aston Martin, basta acelerar con mesura y pulsar la leva derecha del cambio para que en un santiamén rodemos en tercera a 80 km/h, concentrados en el manejo de una dirección rápida y despreocupados de una palanca central inexistente. De igual modo, el aislamiento sonoro y la suavidad de cada mando colaboran en la relajación del conductor, que se centra en su cometido sin impedimentos. Asimismo, la distribución de masas, repartida al









*Para muchos, el Maranello es el la versión moderna del icónico Ferrari 275 GTB, una auténtica obra de arte firmada por Pininfarina.*

*El musculosidad del Vanquish le transfiere una estampa muy deportiva sin por eso perder ni un ápice de clase.*







**“...a medida  
que el motor aumenta  
de régimen, su sonido  
se vuelve menos grave  
y su musicalidad plena  
de tonos agudos  
genera SENSACIONES  
PLACENTERAS...”**

*50% entre cada eje, más el bajo centro de gravedad y el equipo generoso de neumáticos se encargan de que el Vanquish encadene las curvas sin inclinarse y con la sensación de que hay un margen abismal de seguridad, confirmado con una instalación de frenos ciertamente irreproachable.*

*Al tener una carrocería 41 mm más baja, entrar en el Ferrari requiere más desenvoltura. En cambio, gana en visibilidad por disponer de mayor superficie acristalada y en el puesto de conducción impera el estilo deportivo, acompañado de un equipamiento extenso como corresponde a un gran turismo. Ya con el pie izquierdo sobre el pedal del freno, en el Maranello basta con pulsar la leva derecha para que en el cuentavueeltas aparezca el número 1, señal de que se puede dar gas para que el V12 despliegue su fogosidad y confiados en que el control de tracción se encargue de encauzarla. De inmediato, sorprende la facilidad con que se maneja el volante de 365 mm de diámetro, cuyas 2,2 vueltas de tope a tope simplifican la conducción.*

*A medida que el motor incrementa el régimen, su sonido se vuelve menos grave a partir de las 4.000 rpm y su musicalidad plena de tonos agudos genera sensaciones placenteras. Y no son las únicas, ya que genera deleite la conducción de un coche tan potente con sólo mover las manos suavemente y pulsar las dos levas, así como comprobar que la suspensión –sin necesidad de escoger la posición Sport– aporta un óptimo compromiso comodidad/comportamiento. Igualmente, los cuatro discos ventilados Brembo con pinzas de cuatro pistones van más que sobrados, pese a que este biplaza pesa en vacío 1.730 kg. De todos modos, este escenario tan favorable se tornaría más exigente si nos trasladásemos a una autopista alemana o a un circuito de velocidad, aunque los dos están concebidos para que cualquier conductor pueda llevarlos a ritmo vivo.*

*En conclusión, sendos deportivos coinciden en su desmesurada potencia, el equipamiento refinado y lo fácil que resulta su conducción, por más que sus respectivas marcas se han preocupado por conservar las señas de identidad que las hacen únicas.*





e-tron



*test***DRIVE**

---

# *Audi e-tron* *quattro*

GENTLEMENDRIVE

-47-

---

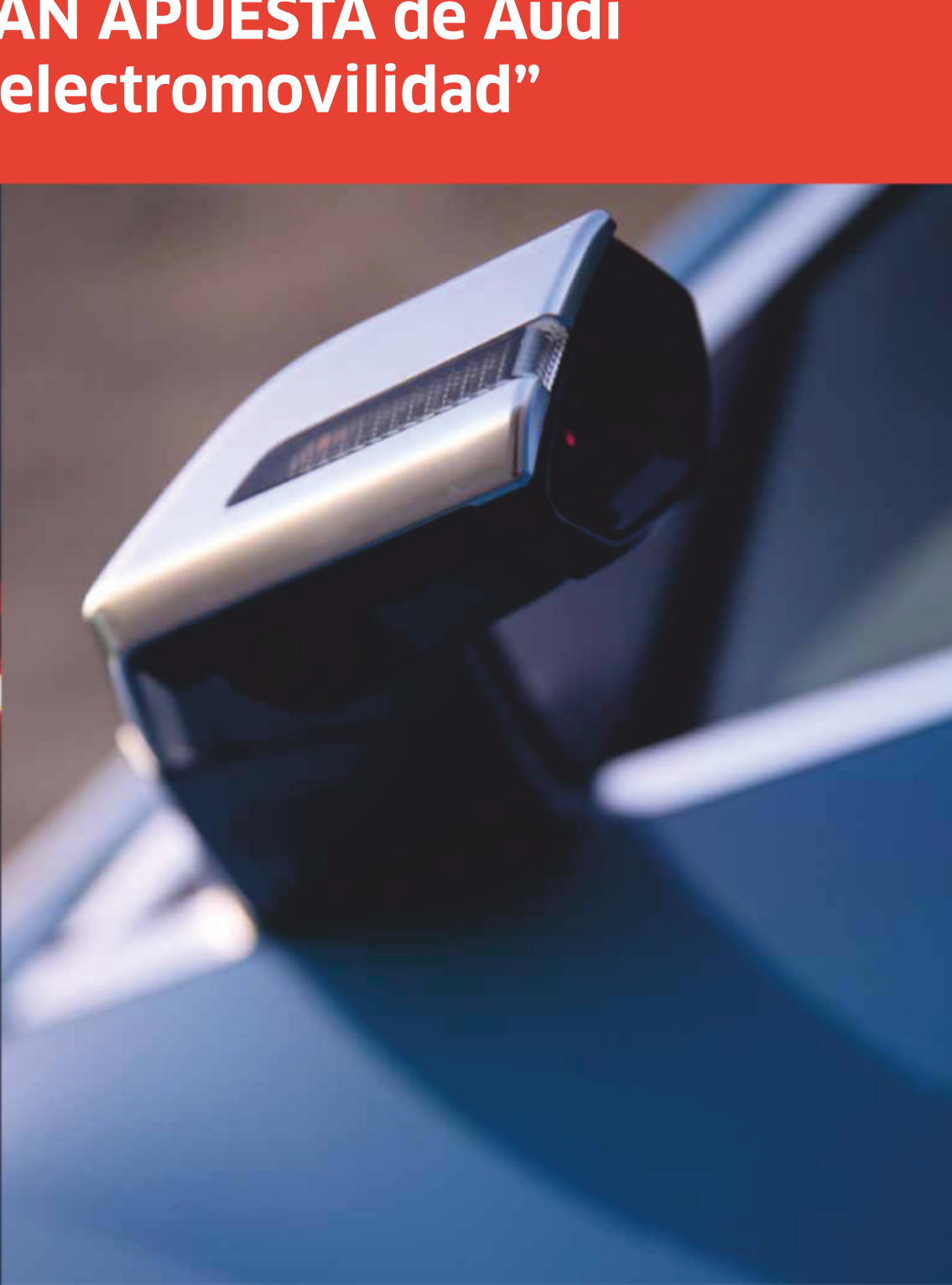
*texto y fotos: Oriol Vilanova*

*Electromobilidad Premium  
y Mainstream*





*“el e-tron* es la  
GRAN APUESTA de Audi  
en electromovilidad”





### **Audi e-tron quattro®**

*El Audi e-tron quattro es la gran apuesta en electromovilidad de Audi. Un modelo premium pero que marca la pauta para que la electrificación sea la tecnología “mainstream” en un futuro no muy lejano sino que ya tenemos muy cerca. Además la apuesta de Audi por el segmento SUV no ha sido casualidad sino una decisión premeditada para llegar a un gran target de clientes potenciales en todos los mercados donde está presente la marca de los cuatro aros. Además competirá de tu a tu con sus rivales en el mismo segmento; el Jaguar i-Pace y el Mercedes EQC.*

*Por tamaño, situaríamos al e-tron entre el Audi Q5 y el Q7, un espacioso 5 plazas con gran capacidad de maletero y con toda la calidad y confort que esperamos de un Audi de gama alta. El*



*nivel de acabados y el look and feel de todos los elementos sigue el patrón y los estándares de la marca alemana, aunque hay detalles, como la iluminación, que nos dejan entrever que se trata de un vehículo “eco”. Una de las características de las que más se ha hablado en el e-tron, son sus retrovisores digitales. Uno de los primeros vehículos de producción en montar esta solución. Un detalle que sorprende pero y da un aspecto mucho más futurista al interior donde destacan dos pantallas integradas en sendos paneles de puerta que substituyen al espejo de toda la vida.*

*¿Pero son realmente eficaces estos retrovisores?*

*Es innegable que es una solución atractiva aunque quizás no del todo práctica ya que uno precisa de un cierto periodo de adaptación para acostumbrarse a leer adecuadamente las pantallas.*

*Seguramente a nivel de seguridad y de reducción de ángulo muerto, el sistema digital sea más efectivo y ofrezca más detalle e información; pero llevamos años usando los espejos y hoy en día siguen siendo una solución más razonable y de mejor lectura*









-51-

*“un diseño MUY AUDI  
pero a la vez atrevido”*





*El Audi e-tron quattro® es un SUV equilibrado al que no le falta detalle tanto en prestaciones y autonomía como en confort*

	<b>Engine:</b>		<b>Power:</b>		<b>Torque:</b>		<b>0-100 km/h:</b>		<b>Speed:</b>
	<i>Electric</i> quattro		<i>265 kW</i> 300 kW (boost)		<i>561 Nm</i> 664 (boost)		<i>6,6 s.</i> 5,4 (boost)		<i>200 km/h</i> limited

y más inmediata.

Como la mayoría de coches eléctricos, el Audi e-tron ofrece unos niveles de confort sobresalientes. Es realmente agradable conmutar en nuestro día a día sin apenas ruido y vibraciones; lo que hace que los desplazamientos sean muy agradables y menos estresantes. Pero en cambio, si nos queremos divertir al volante, el e-tron no aporta suficientes argumentos para poder hacerlo. Además de una plataforma muy equilibrada, sus motores y transmisión empujan con brío al conjunto además las levas en el volante ayudan a que la experiencia “deportiva” sea mucho más placentera.







# barnfindex

*Digital soul for collector cars*

App disponible  
en IOS y Android





# DRIVE *watches*



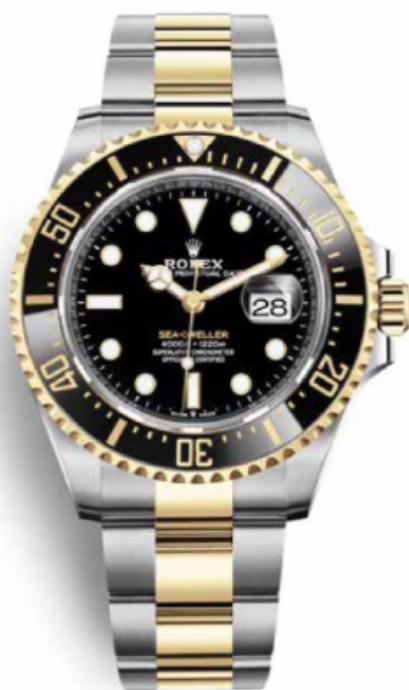
**IWC** Lewis Hamilton

**“Lewis Hamilton” Big Pilot’s Watch Perpetual Calendar Edition (ref. IW503002)**

El reloj perpetuo Big Lewis Pilot’s Edition “Lewis Hamilton” es un homenaje a los 6 campeonatos de F1 del piloto inglés y está limitado a 100 relojes y presenta una caja hecha de cerámica de óxido de circonio negro y una esfera roja de Burdeos. Las manos chapadas en oro y el fondo de la caja, el rotor y la característica “corona cónica” hecha de oro de 5 quilates de 18 quilates brindan detalles de lujo. El reloj, con un diámetro generoso de 46,5 milímetros, tiene una correa textil de color rojo burdeos para llevar alrededor de la muñeca.

[www.iwc.com](http://www.iwc.com)

Price: tba



**Rolex** Sea-Dweller

**Rolex Sea-Dweller Oyster, 43 mm, acero Oystersteel y oro amarillo (Ref. 126603)**

La esfera negra del Sea-Dweller posee índices y agujas de gran tamaño reservados para los modelos Profesionales. La inscripción «Sea-Dweller» de color amarillo sobre la esfera negra combina con el oro amarillo de 18 quilates. El calibre 3235 es un movimiento de nueva generación completamente desarrollado y manufacturado por Rolex. Este movimiento mecánico de cuerda automática está a la vanguardia del arte relojero. Concentrado de tecnología Rolex, ofrece mejoras esenciales en materia de precisión, autonomía, resistencia a los golpes y a los campos magnéticos, comodidad de uso y fiabilidad.

[www.rolex.com](http://www.rolex.com)

Price: 14.850 €



**Patek Philippe** 5726/1A

**Patek Philippe Nautilus 5726/1A Annual Calendar**

El Nautilus de acero con Calendario Anual y fases de la Luna posee una nueva esfera azul, inspirada en el color de la esfera del modelo Nautilus original de 1976. Esta impresión en relieve horizontal con sutil efecto dégradé negro desde la periferia, es una decoración potente y refinada que combina a la perfección con el brillo del metal. Debajo de esta estética sport élégant, estanca hasta 120 m, se esconde un calibre 324 S QA LU 24H/303 con cuerda automática compuesto por 347 piezas, que puede verse a través del fondo de cristal de zafiro transparente.

[www.patek.com](http://www.patek.com)

Price: 42.010 €



**A.Lange & Söhne**

**A.Lange & Söhne Richard Lange Jumping Seconds (Ref. 252.029)**

Este modelo se introdujo en 2019. La esfera está hecha de plata maciza. Las manecillas están hechas de oro blanco y acero rodado mientras que la caja es de oro blanco.

El mecanismo “jumping seconds” se encuentra entre las complicaciones clásicas en la relojería de precisión. Entre otras aplicaciones, los relojes de bolsillo equipados con este dispositivo en el pasado se usaron para determinar el tiempo sideral o solar. Ferdinand Adolph Lange desarrolló un mecanismo de este tipo muy temprano, en 1867. Diez años más tarde, la recién fundada Oficina Imperial de Patentes le otorgó una de sus primeras patentes para su invención.

[www.alange-soehne.com](http://www.alange-soehne.com)

Price: 71.000 €



# DRIVE

---

## MANAGEMENT

CLASSIC & COLLECTOR CARS ADVISORS



QUIERES COMPRAR O VENDER  
UN AUTOMÓVIL DE COLECCIÓN?

DEJA QUE NUESTROS ESPECIALISTAS TE AYUDEN

[www.drivemanagement.es](http://www.drivemanagement.es)  
[info@drivemanagement.es](mailto:info@drivemanagement.es)





# 24h

## LE MANS<sup>®</sup>

15-16 JUIN 2019



# Le Mans 24h

texto y fotos: Rolex & GD

GENTLEMENDRIVE

-57-

## *Circuit de la Sarthe, Sunday 16 June 2019*

*After 24 hours of competition at the 13.626 km Circuit de la Sarthe, it was the No. 8 TOYOTA GAZOO Racing that took victory this afternoon at the 24 Hours of Le Mans 2019. The record-breaking 61-car field that started the 87th edition of this historic endurance challenge, demonstrated the durability and robustness of the modern sports car. Rolex has championed 24-hour racing since the 1960s, recognizing the on-going quest for engineering excellence and precision. The Swiss watch brand has been the Official Timepiece of the 24 Hours of Le Mans since 2001.*

*Completing 385 laps, the No. 8, driven by Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima and Fernando Alonso, took the lead with just under an hour to go when the sister No. 7 car suffered a puncture in a dramatic final act of the race. The No. 7 had been fastest all week, taking pole position on Thursday and, through record-breaking pace in the early stages of the race, secured a healthy gap, before being forced to*













*“the race demands,  
absolute perseverance and durability  
from both HUMAN and MACHINE...”*

*Tom Kristensen*





pit for new tyres twice in quick succession, forfeiting the win. With victory, the No. 8 secured back-to-back 24 Hours of Le Mans titles and the 2018-2019 FIA World Endurance LMP Drivers' Championship.

Closely-fought racing continued down the field. The Le Mans Prototype 2 (LMP2) category teams proved reliable as 16 of the 20 starters crossed the finish line, with the No. 36 Signatech Alpine Matmut at the head of the pack, one lap ahead of its nearest rival. In an epic contest of endurance, that often felt more like a sprint race, the Le Mans Grand Touring Endurance Pro (LMGTE Pro) class had wheel-to-wheel racing from start to finish, with manufacturers separated by seconds for much of the 24-hour marathon. The result was ultimately decided when the No. 63 Corvette Racing spun off the track, allowing the No. 51 AF Corse to take the LMGTE Pro win in the year that Ferrari marks 70 years since its maiden 24 Hours of Le Mans victory. The No. 85 Keating Motorsports built an unassailable lead in the LMGTE Am class, completing a total of 334 laps to stand atop the podium.

This edition marked the first time the 24 Hours of Le Mans hosted the season finale of the FIA World Endurance Championship (WEC). Over the course of 86 hours of driving across six countries and 14 months, the WEC witnessed incredible technical develop-

ments across the field as the teams continuously closed the competitive gap to one another.

Rolex Testimonee and record nine-time winner of the 24 Hours of Le Mans, Tom Kristensen remarks: "This weekend has illustrated the rollercoaster of emotions at Le Mans – we have experienced the thrill of close racing, as well as the anguish of untimely reliability issues. The race demands absolute perseverance and durability from both human and machine in their shared pursuit of the ultimate performance."

Presented to the overall winners of the 24 Hours of Le Mans is a specially engraved Rolex Oyster Perpetual Cosmograph Daytona, acknowledging the legendary status of the contest and the achievements of those who continue to take on this definitive race against time.







## **2019 AMB 001 by Aston Martin & Brough Superior**

*Con la AMB 001, Aston Martin y Brough Superior presentan un concepto de bicicleta deportiva única, moderna, liviana y potente, con características técnicas exclusivas, que incluyen una configuración de chasis con una doble horquilla delantera y cuerpo de fibra de carbono estructural.*

*Inspirándose en la nueva serie de automóviles Aston Martin de motor central, el equipo de diseño de Aston Martin trabajó el principio claro de forma y función, donde el diseño y la ingeniería tuvieron que trabajar juntos, lo que resultó en una motocicleta que es una obra de arte de alto rendimiento.*

*El AMB 001 cuenta con una potencia turboalimentada de 134 kW (180 CV) con solo 180 kilos de peso en seco. Esta configuración turbo brinda una increíble respuesta del motor con un gran par motor en un amplio rango de revoluciones del motor. Esta es también la primera vez que un modelo Brough Superior se presenta con un motor V-twin turbo.*

*El AMB 001 se está construyendo y ensamblando a mano en la fábrica Brough Superior en Toulouse, Francia. Solo se realizarán 100 ejemplares, con un precio de 108,000.00 EUR que incluye el 20% de IVA. Las primeras entregas comenzarán a partir del cuarto trimestre de 2020.*



# PREMIUM TRAVELLER



Added value services for airport travellers

Don't forget the most  
important thing:  
You can now make  
your booking online

Discover what services  
are available in each airport

[www.premium-traveller.com](http://www.premium-traveller.com)

- Airport Lounges
- Bedrooms
- Fast Track and Meet & Assist
- Meeting & Events
- Parking Vip
- Wellness
- Shower at arrival
- Personal Shopper

*And a lot more...*

Managed by



FOR FURTHER INFORMATION  
Tel. +34 933 758 600



ADDING  
LOCATIONS DAILY









weeklyDRIVE

BMW  
M5  
Competition

texto y fotos: Oriol Vilanova

GENTLEMENDRIVE

-65-



Engine:

V8

4295 c.c. biturbo



Power:

625 cv

@ 6000 rpm



Torque:

750 Nm

@ 1800-5800 rpm



0-100 km/h:

3,3 s



Speed:

305 km/h

Siempre hemos visto berlinas de gran cilindrada protagonizando las persecuciones más alocadas en las películas. En muchas los BMW eran los autos de los malos y quizás por eso la marca de Múnich tenga un ADN más rebelde en nuestro imaginario. Y si los 600 CV del actual M5 no fueran suficientes, la marca bávara ha sacado el M5 Competition con 25 CV extras por si no nos parecían suficientes. También incorpora algunos detalles cosméticos como el techo en carbono, unas llantas especiales de 20 pulgadas, un difusor trasero o un capó más musculoso y algunas mejoras dinámicas que lo hacen aún más radical. Sin embargo, su estética general es más bien discreta. Afilada y atlética y con detalles diferenciadores pero sin demasiadas estridencias. Un auténtico deportivo para disfrutarlo de forma anónima. Sin miradas indiscretas. Sólo para aquellos realmente entendidos que en seguida apreciaran lo que es oro blanco y no acero.

Nada más subirte, en seguida notas que estás en un coche especial. La solidez que transmite la dirección, así como la calidad de los materiales y los acabados te trasladan a la liga de aquellos automóviles casi inaccesibles. Cuando arrancas el motor, y su motor V8 empieza despierta, empiezas a sentir como los pelos de tu piel se erizan. Al primer golpe de









*“e/* **M5 COMPETITION**  
**es una auténtica bestia”**





*Apasionante y elegante. Más potente que nunca. La nueva generación del BMW M5 es el resultado de una ingeniería insuperable y una inteligencia innovadora, que llevan el dinamismo de conducción hasta límites inimaginables.*







## *“una berlina* **DESCOMUNAL”**

GENTLEMENDRIVE

-69-

gas intuyes que la potencia que tienes entre manos es colosal. Y es que el M5 Competition es una auténtica bestia. Su tracción integral parece que sea capaz de arrancar el asfalto y su asombroso par y los 625 CV de potencia parece que no tengan fin. Una berlina descomunal que traga kilómetros y gasolina con la misma facilidad que genera adrenalina a su conductor. Una sofisticada máquina de emociones que sólo deja indiferentes a los que no entienden, hasta que pasas por su lado y la fugaz pero intensa aura del M5 convierte a todos a la religión M. Una religión donde todos somos devotos a la velocidad, a la potencia, a la precisión y la agilidad. Una religión donde el placer es la conducción.





# DRIVEshopping



## Gentlemen Drive back issues

*¿Te falta algun ejemplar de nuestra revista para completar tu colección?  
No esperes más, comprala directamente en nuestra web antes de que se agoten.  
¡Unidades limitadas!*

*Precio: desde 10€  
[www.gentlemendrive.com](http://www.gentlemendrive.com)*



## Escuderia Montjuich Tshirt

*Exclusivas camisetas de algodón de alta calidad con motivos de nuestra escuderia favorita, la legendaria Escuderia Montjuich, uno de los equipos privados internacionales más importantes de los años 60 y 70. Descubre su colección.*

*Precio: 25€  
[www.escuderia-montjuich.com](http://www.escuderia-montjuich.com)*



## Guantes Vitesse

*Guantes en cordero glacé, forro en cachemira, pespunte guarnicionero, perforaciones H. Fabricado en Francia*

*Precio: 620€  
[www.hermes.com](http://www.hermes.com)*



# CHRONODRIVER

HILLCLIMB REVIVALS  
SINCE 2010

[WWW.CHRONODRIVER.COM](http://WWW.CHRONODRIVER.COM)



REVIVALS  
DE LAS MEJORES  
CARRERAS EN CUESTA  
DE NUESTRO AUTOMOVILISMO

[www.chronodriver.com](http://www.chronodriver.com)







## Salon Privé, Blenheim Palace, 04–08 September 2019

The 14th edition of the Salon Privé Concours d'Elegance by Chubb Insurance took place at its now regular venue, the South Lawn at Blenheim Palace in Oxfordshire, home of the 12th Duke of Marlborough, with the splendid architecture of the palace forming a spectacular backdrop to the proceedings on the concours lawn. Each year the quality of the entry seems to get better and better, with a number of entrants from mainland Europe, together with increasing numbers from across the Atlantic. Over the course of the gathering there were more than 25,000 visitors, whilst a total of 80 luxury and automotive brands together with classic car dealers presented their offerings. These included debuts for 11 new cars, 5 of which were UK debuts, another 5 being European debuts, and a world debut in the form of the 1939 Bentley Corniche. In case a world debut for a 1939 car in 2019 sounds strange, Bentley and their coachbuilder Mulliner recreated a "missing link" in the company's history, using many original parts from stock for a model that should have gone into production. However, the original car was crashed in France and then destroyed in a bombing raid during World War II on the facility where it had been stored in Dieppe. Bentley Motors Chairman & CEO, Adrian Hallmark, also announced the world's first continuation series of a pre-war race car, confirming that they will build a 12-strong continuation series of the 1929 Team Blower. The 12 new examples, each identical to the original will be built – one for every race the original Team Blowers entered. Another celebration was the 20th anniversary of the Pagani Zonda, which made its debut at the 1999 Geneva Motor Show, with a quintet of examples on display, a C12, a F Roadster, a Cinque Roadster, the Tricolore and the one-off 760 "Oliver".

Fortunately this year the event enjoyed dry weather for the duration, although there was an occasional chilly breeze, but Chubb were ahead of the game and provided the ladies in their finery with blanket wraps to ward off the chill. Although the main judging is taken seriously for originality and authenticity, the ethos of the event is fun to be had by all. In this vein the event kicked off with a Hawaiian themed "beach party" at the Soho Farmhouse in nearby Great Tew on the Tuesday evening. This was followed on the Wednesday by a road tour, starting and finishing at Blenheim Palace. Thursday, as always was the main concours day, with an international judging team headed by President of the Jury Ed Gilbertson and Chief Judge Adolfo Orsi, whilst on Friday it was Boodles Ladies Day, with a prize of a Boodles pendant to the lady with the finest millinery. Friday was also Honorary Judging Day for the concours cars, with a panel of judges headed by Derek Bell MBE, whilst also part of the team were Guy Berryman of the band Coldplay and Louis De Fabribeckers, Head of Design at Touring Superleggera.

For the 2019 gathering there were 3 motorcycle classes, one celebrating the centenary of Brough, and 13 car classes. The latter ranged from "Pre-War Touring (Open)" to "Classics of the Future Post 2000", the oldest of which was a 1903 Darracq 24HP Model JJ, with the newest being a 2019 Ferrari Special Project car called the SP3JC, one of a pair produced for classic Ferrari dealer John Collins. Within the classes there were four specifically for Ferrari models, Class H for Ferrari GTs, Class J for Ferrari Americas, Class M for 50 Years of the 250 GT SWB – Road, and Class N for 50 Years of the 250 GT SWB – Race, whilst examples also appeared in other classes. As noted, the

# Salon Privé 2019

texto y fotos: Keith Bluemel (English)



quality of entries was to a very high standard, and although the class awards were presented on the Thursday afternoon, the Best of Show award was held over until the Friday afternoon, when all the eligible cars, i.e. the class winners were once again paraded before the judges before the announcement was made. It turned out to be a spectacular 1948 Talbot Lago T26 GS Fastback Coupé that took the top honours with the prestigious Best of Show award. On the Friday evening the cars from the concours departed the lawn for a drive through the new for 2019 "Woodstock Live" street party, where the locals and visitors could see what had been going on within the palace grounds, and chat with entrants whilst enjoying live music and dancing in the market place, which was closed off to traffic for the evening.

The Saturday saw a specific Bentley only concours take place on the vacated South Lawn, with a panel of judges that included Chairman and CEO of Bentley Motors, Adrian Hallmark and 5 times Le Mans Winner, Derek Bell MBE, where 52 Bentleys were assembled for the Salon Privé Bentley Masters by Chubb Insurance, Pirelli and Lockton Private Clients. The line-up included amongst others, the oldest Bentley in existence, the 1920 EXP No.2, the 1934 Barnato Hassan, the 1939 Corniche recreation and the 1952 R Type Continental No. 1. The Salon Privé Bentley Masters Owners' Choice went to the 1930 4.5 Litre Supercharged by Gurney Nutting owned by American collector, Anne Brockinton Lee.

The almost week-long array of activities came to a close on the Sunday with the Salon Privé Classic & Supercar public day took hold with over 17,000 visitors on this day alone. The Bentley Drivers Club had been hoping to get over 1000 Bentleys in attendance, and easily surpassed this with a world-record 1,321 Bentleys in attendance. Five further prestigious car clubs, the Aston Martin Owners' Club, the Ferrari Owners' Club of Great Britain, the Lamborghini Club UK, the McLaren Owners Club, and the Porsche Club of Great Britain, amassed over 500 classic and supercars to compete for the inaugural Lockton Club Trophy. At the end of the day this went to a McLaren Senna, which the owner had only taken delivery of a few weeks before the event.







# Hampton Court 2019

texto y fotos: Keith Bluemel (English)

## Concours of Elegance, Hampton Court Palace, 06–08 September 2019.

The splendid Fountain Gardens of Hampton Court Palace once again hosted the Concours of Elegance, presented by A. Lange & Sohne, over the weekend of 06 – 08 September. It featured a broad ranging display of some 75 cars in the concours for attendees' delectation, together with a large number of club and trade displays to add to the mix, totalling some 1000 cars of all ages. Late summer sunshine over the three days, made it all the more enjoyable for participants and visitors alike. The judging format followed that of previous years with entrants casting their vote for the Best of Show award, obviously not being able to vote for their own car.

There were further awards for set production periods, as implemented in 2018 under the same judging process, which for 2019 were pre-1920s, 1930s, 1940s, 1950s, 1960s and post-1970. The overall span of ages ranged from a 1907 Diatto A Clement to a 2019 Touring Superleggera Sciádipersia Cabriolet, with some rare and interesting vehicles along the way. Amongst these was a very art deco streamlined 1938 Stout Scarab, which might be considered the original "people carrier", featuring a rear mounted V8 engine in a very futuristic, at the time, monocoque body. There was also a quartet of Ferrari 166 MM Touring Barchettas, including one that belonged to Gianni Agnelli, another that won the Le Mans 24 Hour Race in 1949 and another that won the Spa 24 Hour Race the same year. Amongst the owners' clubs the Aston Martin Owners' Club gathered an amazing display of Aston Martin Zagato variants produced over the years as a tribute to Zagato's centenary year, including a pair of the iconic DB4 GT Zagatos, and one each of the recent Vanquish variants, Coupé, Volante, Speedster and Shooting Brake, all finished in lustrous matching metallic red paintwork. On one of the trade stands Ecurie Cars debuted their LM69 model in the metallic blue and white colours of Ecurie Ecosse, a tribute to the car that could have won Le Mans in 1969, featuring a mid-mounted V12 Jaguar engine, with a production run limited to 25 examples. The Harry's Garage feature display of '90s supercars included a Pagani Zonda C12 S, a



Lamborghini Diablo and a Bugatti EB110SS.

The overall Best in Show award went to a centennial 1919 Rolls-Royce Silver Ghost with coachwork by Barker entered by Rolls Royce historian and author John Fasal. This example featuring highly polished aluminium bodywork was probably the most flamboyant Silver Ghost ordered by somebody who owned no less than 25 examples, Lt.-General His Highness the Maharaja Sir Bhupindra Singh of Patiala, in North West India.

### Awards

Best in Show – 1919 Rolls-Royce Silver Ghost by Barker

Pre-1920s – 1904 Napier L49

1920s – 1929 Bentley Speed Six Old No.1

1930s – 1938 Stout Scarab

1940s – 1949 Ferrari 166MM #0008

1950s – 1951 Pegaso Z102

1960s – 1965 Ford GT40

Post-1970s – 1997 McLaren F1

The Club Trophy – Vauxhall 30-98

The Bridge of Weir Jaguar Trophy – Jaguar C-Type

Future Classics – Aston Martin Vulcan

### Ferrari Entry

Model/Colour/Chassis #

166 MM Touring Barchetta/Red/0006 M

166 MM Touring Barchetta/Red/0008 M

166 MM Touring Barchetta/Red/0010 M

166 MM Touring Barchetta/Blue Met'-Green Met'/0064 M

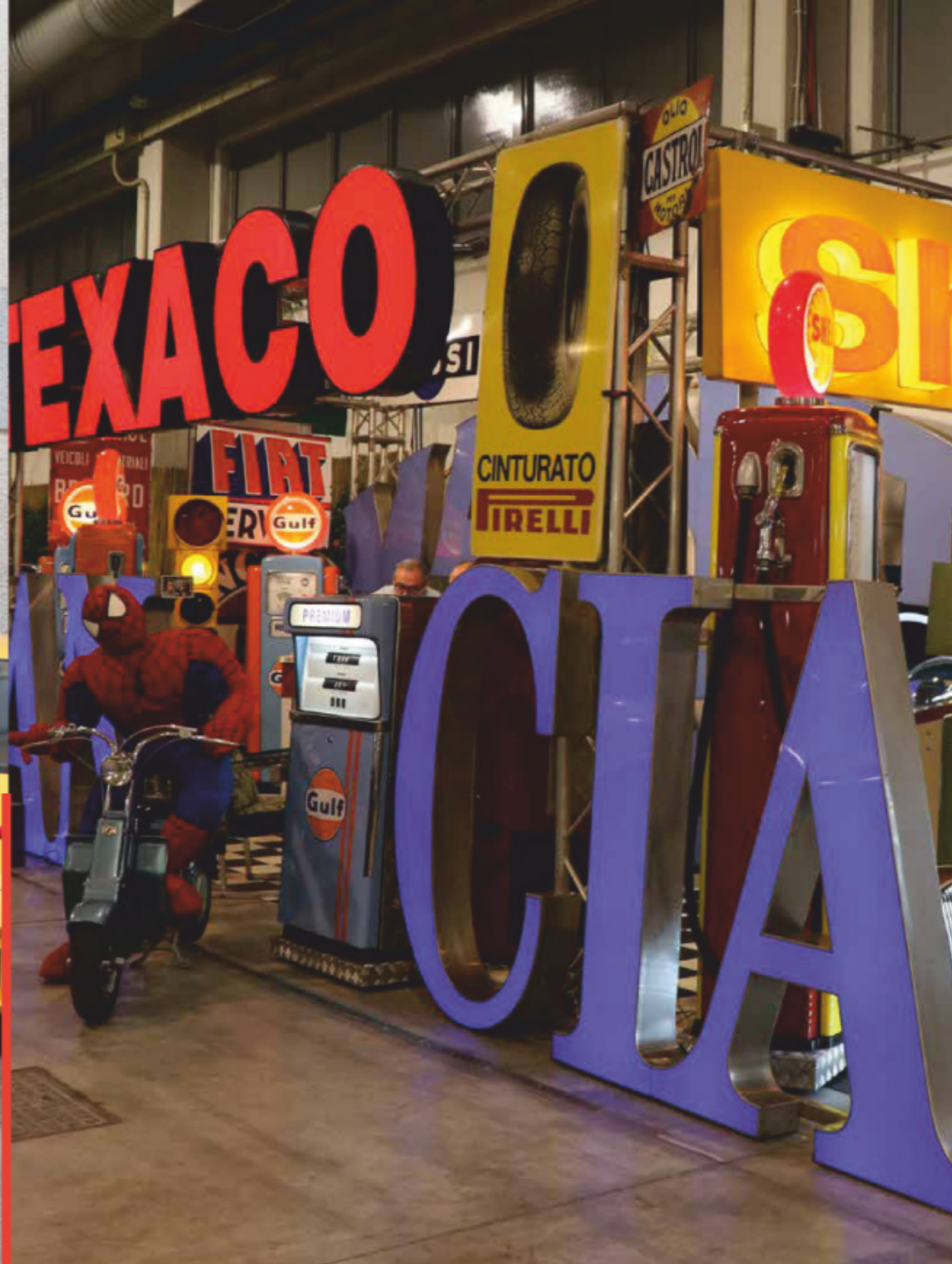
212 Export Touring Berlinetta/Black/0108 E

500 Mondial/Red/0468 MD

290 MM/250 TR/Yellow-Black/0606

330 GTC/Blue Met'/11163

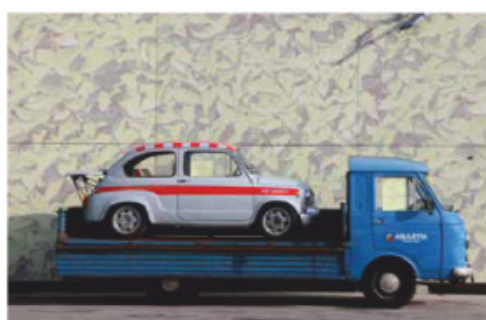






# Auto e Moto d'Epoca <sup>Padova</sup>

texto: GD fotos: Sergio Calleja



## Auto e Moto d'Epoca Padova, 24-27 Octubre 2019

La edición de 2019 se concluyó con un nuevo hito de más de 130,000 visitantes, la 36a edición de Auto e Moto d'Epoca, la exposición dedicada al mundo de los autos históricos, organizada por Intermeeting en los pabellones de la Fiera di Padova. Y si el eslogan de la edición de 2019 era "El automóvil enciende la pasión", este año la respuesta de los visitantes ha sido emocionante desde la apertura.

El eco internacional del Show está creciendo, como lo demuestra la fuerte presencia de extranjeros, incluidos coleccionistas acreditados, visitantes y periodistas de más de 30 países. Un ejemplo entre muchos, un grupo de 15 periodistas de algunos de los periódicos alemanes más importantes salió de Munich en automóvil para visitar la exposición por primera vez.

Un evento cada vez más intenso y participativo también en las redes sociales, especialmente en Instagram, donde el público ha expresado recientemente su agradecimiento con miles de fotos, videos y comentarios para compartir el modelo favorito y la emoción de estar allí.

"En un momento de dificultad para el sector y los eventos internacionales, Padua está creciendo - subraya el organizador Mario Carlo Baccaglioni - Una señal que va en contra de la tendencia porque en Padua nos enfocamos en la pasión del visitante, que solo aquí puede encontrar más de 5,000 autos de Era de alta calidad. Los resultados que reunimos hoy confirman que Auto y Moto d'Epoca son el evento de referencia para los entusiastas de todo el mundo. Otro fenómeno interesante es el de los Youngtimers, los modelos de la década de 1980 que fascinan a los jóvenes y les permiten ingresar al mundo de los autos antiguos por la puerta correcta, el de la pasión, que es el verdadero combustible de nuestro evento".



# CLASSIC CAR RESTORATION SPECIALISTS



## “where experience meets passion and craftsmanship”

*“Carrozzeria Rizza A.” specializes in classic car restoration and it is enough to look at its history to understand why it is oriented in such a particular sector. The activity of the Rizza family started in the years of the beginning of the car. Based on this past, today the family continues to work on historical vehicles, with skills of those who know the car and grew up with it, assisted in technical changes and evolutions.*

*Taking advantage of this experience, Alberto Rizza manages one of the few automobile repair shops where one knows the art of “metal shaping”, modeling metal plates to reconstruct body parts that are no longer on the market. In many cases it is the only way that makes possible the restoration of a vintage car.*

*With almost seventy years of experience and four generations operating in the car repair industry, “Carrozzeria Rizza A.” has been developing high quality repair processes thanks to specialized staff, the use of the state-of-the-art equipment and continuous updating courses, aimed at customer satisfaction and attention to detail.*

*Having assisted directly to the history of the automobile, “Carrozzeria Rizza” has accumulated experience in cars of all ages, and this has allowed its affirmation in the field of vintage car restoration.*

*The history of the Rizza family is linked to the passion for automobiles and especially to vintage vehicles: even in the early 40s, Vittorio Rizza was dedicated to repair the wooden parts of the cars of that time, while his son Gino started to learn the art of tin smithery.*



[www.carrozzeriarizza.it](http://www.carrozzeriarizza.it)  
[www.rizzaclassic.com](http://www.rizzaclassic.com)



The place where  
classic cars get back  
to their heydays



Clients that trust Carrozzeria Rizza services:



*porsche club  
italia*

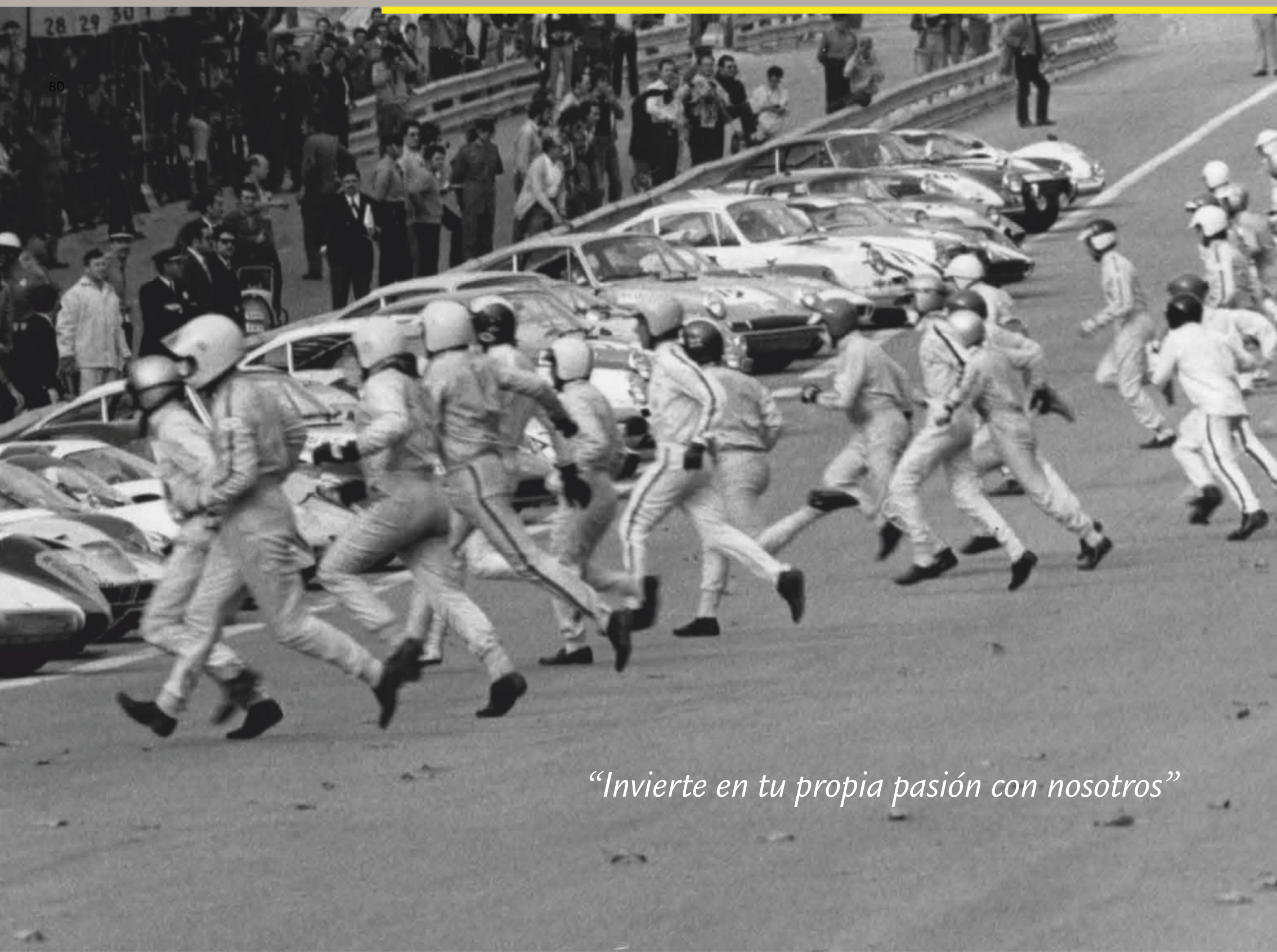




FUND DRIVE INVESTMENTS

*Primer Fondo de Inversión especializado en Automóviles de Colección*

WWW.FUNDDRIVE.ES INFO@FUNDDRIVE.ES



*“Invierte en tu propia pasión con nosotros”*